

# Belle Macchine in Toscana

*Eine Fuelish Auszeit mit drei Ikonen des Automobilbaus im Herzen der italienischen Toskana.*

Text Joerg Lichtenberg // Fotos Paolo Carlini





**A**ch, die wunderschöne Toskana! Kaum eine italienische Region ist so beliebt. Hier finden sich einige der bekanntesten Renaissance-Kunstwerke und -Gebäude der Welt wie die berühmte David-Statue Michelangelos, die Werke Botticellis in den Uffizien und die Kathedrale von Florenz. Die vielfältige Naturlandschaft reicht von den rauen Apenninen über die Strände der Insel Elba am Tyrrhenischen Meer bis zu den Olivenhainen und Weinbergen der Chianti-Region. Ihre hügelige Landschaft zeichnet sich durch Pinien, Säulenzypressen, Olivenbäume und Weinreben aus. Letztere versorgen Weinliebhaber in der ganzen Welt mit vorzüglichen Weinen. Wenn man die Gelegenheit bekommt, hier eine Ausfahrt mit drei absoluten Ikonen des italienischen Automobilbaus zu gestalten, sollte man nicht lange fackeln. So ergab es sich, dass der Autor dieses Textes bei einem gemütlichen Mittagessen mit Thomas Hamann, einem renommierten Händler klassischer Sport- und Rennwagen, über eine seiner Ikonen schwadronierte: den Maserati 3500 GT Vignale Spyder. Als ich mich zur Aussage hinreißen ließ, dass kein anderes Cabriolet aus jener Zeit dem Maserati an Eleganz und Kultur das Wasser reichen könne, widersprach Hamann. Wenige Tage später rief er an und lud zu einer Reise nach Italien ein. Im Auftrag eines Kunden bietet er derzeit den von mir so hoch geschätzten Maserati zum Kauf an (siehe [www.hamann-classiccars.com](http://www.hamann-classiccars.com)). Das Fahrzeug steht in der Toskana und könne bei einer Ausfahrt mit zwei anderen italienischen Sportwagen seiner Zeit verglichen werden. Natürlich schlug ich ein und so landeten wir wenige Tage später am Flughafen in Florenz und fuhren im Mietwagen in die Nähe von Buonconvento. Hier erwartete uns der Besitzer des Maserati in seiner Villa. Über die zwei weiteren Fahrzeuge hüllte sich Hamann bis zuletzt in Schweigen. Schließlich offenbarte sich das Geheimnis als wir die lange Einfahrt zur Villa hineinfuhren. Frisch gewaschen standen hier der angekündigte Maserati 3500 GT Vignale Spyder, ein Lancia B24S Convertible und ein Ferrari 275 GTS. Belle macchine! Drei Ikonen, die zwar eine ähnliche DNA aufweisen und doch unterschiedlicher kaum sein könnten. Alle Drei sind gut motorisiert und Meilensteine der italienischen Fahrkultur. Sie stehen für »Dolce Vita« und den exklusiven Lifestyle der Hollywoodlegenden der 1950er- und 1960er-Jahre. Ins Auge fiel mir vor allen, nicht nur wegen der markanten dunkelroten Farbe, der Ferrari. Schon beim Aussprechen des Markennamens bekommen gestandene Petrolheads feuchte Augen. Jedes Kind träumt doch davon, einmal im Leben einen Ferrari fahren zu dürfen, und so bekam auch der kleine Junge in mir beim bloßen Anblick vor Vorfreude eine Gänsehaut.

Nach einer freundlichen Begrüßung und ersten Inspektion der Fahrzeuge ging es auch schon los. Wir vereinbarten, die Ausfahrt in drei Etappen rund um Montalcino aufzuteilen. Zwischen jeder Etappe würden wir die Fahrzeuge tauschen. Die erste Etappe durfte ich im Maserati 3500 GT



**Drei Ikonen mit ähnlicher DNA und doch so unterschiedlich**  
Lancia, Maserati, Ferrari – alle drei offenen Sportwagen präsentieren sich im feinsten italienischen Zwirn, sind gut motorisiert und Meilensteine der italienischen Fahrkultur.

»Sehr kultiviert und elegant mit sattem Klang: genau so hatte ich mir den Maserati vorgestellt.«



Vignale Spyder absolvieren. Ich startete den Motor und der kräftige Reihensechser begrüßte mich mit freundlichem Fauchen. Sofort stellten sich meine Nackenhaare auf. Ich umfasste den schlanken Schalthebel, legte den ersten Gang ein und fuhr sanft los. Sehr kultiviert und elegant mit sattem Klang: genau so hatte ich es mir vorgestellt. Nach einigen Kilometern ließen wir die holprige Nebenstraße hinter uns und bogen auf die geteerte Hauptstraße ab. Der Besitzer der Fahrzeuge fuhr im Ferrari voran und trat sofort kräftig aufs Gas. Ich tat ihm gleich und der Maserati machte einen ordentlichen Satz nach vorne. Die ersten Cabriolets entstanden schon 1958 bei Touring. Der Auftrag zur Serienproduktion ging allerdings an die Carrozzeria Vignale unter Giovanni Michelotti. Sein Prototyp wurde im März 1959 auf dem Turiner Automobilsalon präsentiert und ging nur ein Jahr später in die Serienproduktion. Motorisiert wird der Maserati von einem Reihensechszylinder, der mit zwei obenliegenden Nockenwellen aus 3,5 Litern Hubraum

rund 240 PS schöpft und 230 km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglicht. An Leistung fehlt es dem Maserati ganz gewiss nicht - dennoch ist er eher ein Cruiser als ein Racer. Ein eleganter italienischer Signore im besten Alter und feinstem Sonntagsanzug eben.

Mitten im alten Kern der malerischen Stadt Montalcino tauschten wir die Fahrzeuge. Es sollte für mich nun im Ferrari 275 GTS weitergehen. Der V12-Motor startete mit einem satten und kräftigen Brüllen. Das Ansaugergeräusch der Weber Doppelvergaser wirkten dermaßen selbstbewusst, als würde der Ferrari erst gar keine Konkurrenz kennen. Eine wahre Freude war die offene Schaltkulisse und das Knallen von Metall auf Metall beim Gangwechsel. Und tatsächlich: auch, wenn der Maserati dem Ferrari an Hubraum und PS kaum nachsteht, war der Ferrari der Platzhirsch. Was ihm an Eleganz fehlen mag, macht er mit Leistung wett. Eine pure, laute und schnelle Fahrmaschine, die unendlich Spaß macht.

**Oben**

Der Maserati wirbelt auf den holprigen Nebenstraßen ordentlich Staub auf. Motorisiert mit einem Reihensechszylinder, der mit zwei obenliegenden Nockenwellen und drei Doppelvergasern aus 3,5 Litern Hubraum rund 240 PS schöpft und 230 km/h ermöglicht, ist der Maserati eigentlich lieber auf sauberem Asphalt unterwegs.

Der Spider wurde gemeinsam mit dem 275 GTB im Oktober 1964 auf dem Pariser Automobilsalon präsentiert. Das Design erinnert an den Berlinetta, wobei der 275 GTS weichere Formen aufweist. Strategisch hatte man natürlich primär den amerikanischen Absatzmarkt im Auge. Ungewöhnlich für Ferrari war, dass er seine Modellbezeichnung »275« auf dem Kofferraumdeckel trug. Das war zuvor fast ausschließlich den »Speciales« vorbehalten. Das Triebwerk entsprach dem des 275 GTB: ein V12 mit einer obenliegenden Nockenwelle und 3,2 Litern Hubraum, der eine Leistung von 260 PS auf die Straße bringen sollte: Atemberaubendes Automobildesign, 12 Zylinder, ordentlich Leistung und ein schwarzes, aufbäumendes Pferd auf gelbem Grund auf der Motorhaube. Was will man also mehr?

Fast widerwillig tauschte ich bei der nächsten Station den Ferrari gegen den im Vergleich zierlich wirkenden Lancia, der sich als der kultivierteste der drei reifen italienischen Herren herausstellte. Ich nahm hinter dem fein-

gliedrigen Lenkrad Platz und drückte den Schlüssel zum Starten ins Zündschloß. Der Motor setzte sich mit sportlicher Geräuschkulisse in Gang. Die Gänge folgten dem üblichen H-Schema und ließen sich problemlos einlegen, während die Pedale kaum Muskeleinsatz forderten.

Bereits 1954 präsentierte Lancia auf der Automobilmesse in Brüssel einen zweisitzigen Spyder auf der Plattform seiner Aurelia. Der Lancia B24S wurde ebenfalls für den amerikanischen Markt entwickelt, da hier die Nachfrage nach offenen europäischen Zweisitzern schon in den 1950er Jahren boomte. Das »S« in der Bezeichnung B24S steht übrigens für »sinistra«, also linksgelenkt. Auch diese Karosserie stammt von Pininfarina, dessen Entwurf von der Fachwelt als einer seiner Besten gefeiert wurde. Für die Technik bediente man sich an der fortschrittlichen Aurelia Limousine mit ihrem V6-Motor und dem Getriebe an der Hinterachse (Transaxle). Doch trotz des herausragenden Designs und der modernen Technik lief der Verkauf ver-



Von oben  
Lancia B24S Convertible, Ferrari 275 GTS  
und Maserati 3500 GT Vignale Spyder  
Mehr Informationen über die hier vorgestellten  
Fahrzeuge finden Sie im Internet auf  
[www.hamannclassiccars.com](http://www.hamannclassiccars.com).

gleichsweise schleppend. Neben seinem sehr hohen Preis waren dafür womöglich das umständliche (und nicht regenfeste) Verdeck sowie die Steckfenster ausschlaggebend. Nur ein Jahr später wurde der Spyder vom B24S »Convertible« abgelöst, der ein fast komplett neues Auto war. Kaum ein Blechteil wurde vom Vorgänger übernommen. Das Falterverdeck war nun stabil und (relativ) dicht, es gab Türen mit Ausstell- und Kurbelfenstern und ein komplett überarbeitetes Armaturenbrett. Auch äußerlich gab es einige Veränderungen wie deutlich tiefere Türanschnitte und durchgängige Stoßfänger. Auch, wenn das Fahrzeug schwerer wurde und die Leistung von 118 auf 110 PS sank, brachten die Veränderungen offensichtlich den gewünschten Erfolg. Jedenfalls verkauften sich vom »Convertible« immerhin 521 Exemplare, von denen leider 50 zusammen mit der »Andrea Doria« nach einer Kollision mit einem weiteren Passagierschiff im Juli 1956 im Meer versanken. Auf den ersten Blick schien der Lancia gegen die geballte Power eines 12-Zylinder-Ferraris keine Chance zu haben, doch am Ende beeindruckte mich dieses Fahrzeug am meisten. Ohne Frage ließ sich der Lancia am Entspanntesten bewegen und konnte auch bei sportlichen Passagen mit Maserati und Ferrari problemlos mithalten.

Wir hatten uns für die Ausfahrt einen der heißesten Sommertage ausgesucht und uns zusätzlich neben Landstraßen immer wieder für holprige, staubige Seitenstraßen entschieden. Dass wir die Fahrzeuge geschont hätten, kann man also wahrlich nicht behaupten. Dennoch haben alle drei die sportliche Ausfahrt bravourös gemeistert. Nach einer ausgiebigen Autowäsche verabschiedeten wir einen unvergesslichen Tag bei einer Flasche Wein und hervorragenden Steaks im Ristorante Campo Del Drago des Castiglion del Bosco. Und während die Sonne sich langsam hinter die sanften Hügel zurückzog, musste ich Hamann recht geben: der Maserati ist nach wie vor ein absolut wunderbares Auto, aber nach der heutigen Ausfahrt hat er für mich ernstzunehmende Konkurrenz bekommen.

### ÜBER FUELISH

**FUELISH – »YOU NEVER DRIVE ALONE«**  
FUELISH ist die App für alle Menschen mit Benzin im Blut – und insbesondere für alle Oldtimerfahrer und -fans. Sei von Anfang an dabei! Lade dir die App herunter und werde Teil der Community! Im Bereich DRIVE kannst du Veranstaltungen und Strecken finden, deine persönliche Auszeit mit Gleichgesinnten organisieren und dich Touren anschließen. Unter COMMUNITY hast du dein eigenes Profil mit eigener virtueller Garage, findest Clubs, Werkstätten und vieles mehr. Unter NEWS & STORIES siehst du, was deine Freunde machen und kannst spannende redaktionelle Inhalte entdecken. Für alle Fans des Magazins gibt es dort selbstverständlich auch den exklusiven OCTANE Channel. OCTANE-Leser, die eine tolle Tour kennen, sind eingeladen, sie ihrerseits einzustellen.

